

首相

No:1829/QD-TTg

ベトナム社会主義共和国

独立－自由－幸福

ハノイ，2015年10月28日

2030年のビジョン，2020年までの日越協力の枠組みにおけるベトナムの工業化戦略を実施するための自動車・同部品産業発展の行動計画承認の決定

首相は2001年12月25日付の政府組織法；2030年のビジョン，2020年までの日越協力の枠組みにおけるベトナムの工業化戦略を承認する2013年7月1日付首相の決定1043/QD-TTg号について，商工省の要請を踏まえて，以下のとおり決定する。

第1条 2013年7月1日付首相の決定1043/QD-TTg号に基づいて2030年のビジョン，2020年までの日越協力の枠組みにおけるベトナムの工業化戦略を実施するための自動車・同部品産業発展の行動計画を本決定に添付し，公布する。

第2条 本決定は公布された日以降に発効する。

第3条。各大臣，省レベル機関の長，政府傘下にある機関の長，各省，中央直轄市の人民委員長及び関係組織，個人は本決定を実施する責任を負う。

首相

(サイン及びスタンプ)

ゲン・タン・ズン

宛先：

- －党中央書記委員会
- －首相，各副首相
- －各省，省レベルの機関，政府傘下にある機関
- －省，中央直轄市の人民評議会，人民委員会
- －中央事務局及び党の各委員会
- －書記長の事務局
- －国家主席の事務局
- －民族コミッティ及び国会の各委員会
- －国会事務局

－国家会計検査院

－国家財政監督委員会

－社会政策銀行

－ベトナム開発銀行

－ベトナム祖国戦線中央委員会

－各団体の中央機関

－経済グループ， 国有公社

－政府事務局：官房長官， 各副官房長官， 首相の補佐官， 政府ポータル^oの長， 総務局， 秘書・編集局， 科学・教育・文化・社会局， 経済セクター局， V.III局， 企業改革局， 総合経済局， 法制局

－保管：文書， 国際協力局

2030年のビジョン、2020年までの日越協力の枠組みにおけるベトナムの工業化戦略を実施するための自動車・同部品産業発展の行動計画
(2015年10月28日付首相決定1829/QD-TTg号の添付)

I. 状況分析

1. ベトナム自動車・同部品産業の位置づけ、役割

統計総局の統計（2013年）によると、2012年末現在、エンジン付車両・トレーラー生産分野には358社があり、工業生産高全体に占めるシェアは2.8%、78,906名分の雇用を創出している。358社中、国内外約50社の組立メーカーがある。しかし、ベトナム自動車産業は現在、VAMA加盟企業である19社のメーカー（合弁企業13社、国内企業6社）が主に担っている。これらメーカーは年間約20万台の市場を、多数の異なる車種によって分け合っている。Toyota, GM, Ford, Honda, Mercedes-Benz等、世界的なメーカーの一部がベトナムで事業を行っている。

統計によると、他の工業分野と比べて、現在のベトナム自動車産業は経済全体・工業全体に対して大きな貢献を果たしているとは言い難い。しかし、他国の経験からは、適切な開発政策と十分な規模の国内市場が整えば、自動車産業は経済・社会・科学技術に大きな利益をもたらすことが分かっている。ベトナムは中所得国であり、人口も豊富なことから、自動車消費市場には十分なポテンシャルが備わっており、2020～2025年ごろにモータリゼーションの時期を迎えると予測されている。そのときに国内生産がなければ、ベトナムは消費者の需要を満たすために自動車を輸入せざるを得なくなる。加えて、現在、自動車生産・組立の拠点がヨーロッパ・アメリカ大陸からアジアに移行しており、世界的な自動車産業の構図を変える大きな転換期にある。したがって、自動車産業の発展は、ベトナムの工業化・近代化目標の実現に貢献する長期的方策であり、グローバル・バリューチェーンへの参入、関連産業の発展への波及効果、グローバルな投資動向の転換の活用、モータリゼーション期における国民の需要充足、貿易赤字減少に貢献すると言える。

2. 自動車の生産・消費状況

a) 世界および地域の状況

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2013年の自動車生産台数は全世界で8,730万台に達した。2008年のインフレの影響で2009年に6,180万台に激減して以来、全世界の自動車生産台数は回復してきたが、各地域の間では明らかな差が出ている。アジアが2013年に4,570万台を生産してリーダーとなっており、アメリカ大陸が2,110万台で続き、ヨーロッパは2,000万台未満となっている。

KPMGの2012年全世界調査によると、自動車産業の今後15年間の新しいトレンドは、電気自動車、次世代都市型自動車、コネクティッドカーの開発である。また、自動車産業は環境や都市化の進行、消費者行動の変化などの問題に直面している。

現在、ASEANは世界で最大の自動車生産工場のひとつと言われており、Ford, GM, BMW, Daimler, Chrysler, 三菱, マツダ, トヨタ, いすゞ, ホンダ, 日産等の大手自動車メーカーはこの地域に工場を設置している。インドネシア, タイ, マレーシア, フィリピン, ベトナムといったASEAN諸国は、自動車産業を自国経済の重要な産業であると認識している。

10年前は、タイは年間41.1万台、全世界の生産台数の0.7%しか生産できなかったが、現在では、タイは年間240万台（2013年）を生産し、世界トップ10の自動車生産国に入りするとともに、ピックアップトラックの生産台数は世界第1位で、全世界に自動車を輸出している。自動車産業はタイ最大の産業になっている。

インドネシアでは、自動車産業の成長が著しく、平均成長率は 20%に達し、2013 年の販売台数は 120 万台を超え、目標よりも 2 年間早く年間 100 万台を消費する国に突入した。2011 年 5 月に発表された 2011~2015 年インドネシア経済開発計画 (MP3EI) において、インドネシア政府は、自動車産業を自国の経済開発に重要な役割を担う産業と位置づけている。自動車産業の市場規模を最大化するため、MPV や小型エコカーの開発が優先されている。

マレーシアの自動車生産台数は 2013 年に 601,407 万台に達し、世界生産量の 0.68%を占めている。自動車の国内市場は Perodua と Proton の 2 社の国内メーカーで支配されている。

過去 10 年間、フィリピンの自動車市場は常に年間 7 万~9 万台の登録車台数が続いていた。2007 年から年間 10 万台に突入し、2013 年には、18 万台以上が消費されたが、他方、生産台数は 79,169 台に留まった。ASEAN や FTA 相手国からの完成自動車の輸入税がかなり低い一方、政府からの支援不足のため国内生産が停滞しているため、輸入車が市場を支配している。外国メーカーはフィリピン国内での組み立て工場を閉鎖し、域内他国からの輸入に切り替えている。

b) 国内の状況

ベトナムの自動車市場の規模は極めて小さく、各種自動車の年間消費台数は約 20 万台である。自動車産業が 15~50%の関税障壁で保護されている現状では、国内組立車が市場需要の約 60~70%を満たしている。ベトナム自動車産業の主力セグメントは 5 人乗り乗用車とトラックである。2014 年、政策が以前より安定したことや、CEPT 関税が ASEAN 内で約束されたロードマップに沿って 60%から 50%へと 10%削減されたことなどにより、国内自動車市場には多くの彩りがあった。2014 年の生産台数及び市場規模はいずれも 12 万台を超え、このうち 5 人乗り乗用車が国内生産車全体の 42.1%、トラックが 25.1%を占め、その他のセグメントはそれぞれ 10%前後のシェアだった。

2009~13 年の自動車・同部品の輸入額は年間 28 億ドルであり、輸入総額の 1.85%を占めている。輸入が最も多い品目は自動車部品であり、自動車・同部品の輸入の約 40%を占めている。完成車については、9 人乗り乗用車の輸入が最も多く、輸入完成車数の 50%超を占めている。韓国と中国が最大の対ベトナム輸出国であり、それぞれベトナムの輸入総額の 28%と 24%を占めており、これにタイと日本が続いており、それぞれ 15%ずつを占めている。

まだ力強い発展ではないものの、近年、自動車産業の輸出額はかなり良い成長を見せている。2009 年に 20 万ドル超だった輸出額は、2013 年には 70 万ドル超を記録し、2009~13 年に平均で年間 28.9%の増加となった。主な輸出品目は自動車部品であり 90%超を占めており、輸出先市場は主に日本と米国である。

自動車産業向け裾野産業はまだ発展が進んでおらず、部品の現地調達率は車種やメーカーによって様々である (乗用車で 10~30%、トラックで 30%以上、バスで 40%以上)。部品および付属品は主に工場で生産されており、サプライヤーからの購入比率は非常に低い。また、既存のサプライヤーの 9 割以上は FDI サプライヤーであり、ごく少数の国内サプライヤーだけがベトナムの自動車メーカーのサプライネットワークに参加できる状況である。

工業は保護と育成の対象とされ、事実、自動車はこれまで、各種経済連携協定の大半においてかなり高い関税障壁により保護されてきた産業のひとつだが、これまでの整合性に欠け不安定な政策 (主として税・手数料関係) のために、本産業の発展には様々な負の影響がもたらされてきた。2014 年に政府は 2035 年までのビジョン、2025 年までのベトナム自動車産業育成の戦略及び計画を承認した。その中に、安定且つ整合性のある長期的な政策で自動車産業育成を奨励するべくことを強調した。

3. ベトナム自動車及び同部品産業の課題

製品のサイズが小さく世界大で運びやすいため、少数の輸出拠点にメーカーが生産を集中さ

せる縫製品、靴履物、電子製品とは異なり、自動車はサイズが大きく運搬が困難なため、十分な規模の市場が整うと、国内市場向けにメーカーは当該国内に組立工場を建設し、サプライヤーシステムを発展させる傾向にある。人口豊富で安定した経済成長を遂げているベトナム市場に可能性を感じ、約 20 年前から自動車メーカーがベトナム国内に組立工場を建設してきた。しかし、主として国内の調整政策の影響から、この間のベトナム自動車市場の発展は投資家が期待したほどのものでなく、それゆえ組立企業のサプライヤーネットワークも発展が進んでいない。

ASEAN からベトナムへの完成車の輸入税が 0%に減少する 2018 年は、ベトナム自動車産業の分かれ目の年となる。ベトナムは、国内自動車産業の競争力を強化して準備するために、残りわずか 3 年未満しかない。この短い期間のチャンスを利用できないと、ベトナムは数年前のフィリピンと似たような状況に陥ることになる。すなわち、市場が未発達の段階で不明瞭な政策を打ち出したことで、組立メーカーが撤退し輸入に切り替え、自動車消費需要ブーム（モータリゼーション期間）を迎えると、国内需要を満たすために自動車が輸入され、深刻な貿易赤字を引き起こすことになりかねない。

ベトナム自動車産業は現在、以下の根本的問題に直面している。

－国内市場がまだ小さい。2013 年のベトナム自動車市場は、フィリピンの 1/2、マレーシアの 1/5、インドネシアやタイの 1/10 に留まっている。

－生産コストが高く、9 人乗り以下の乗用車に対するベトナムの特別消費税も域内他国の国内税率に比べて高いため、ベトナムの自動車価格は域内他国よりも高い（タイやインドネシアにおける同車種よりも 5,000 万～3 億ドン（約 2,400～12,000 ドル）高い）。

－ASEAN からの全ての輸入車に対する CEPT 関税が 2018 年に 0%になる関税削減ロードマップにより、域内他国との競争圧力が高まってきている。また、ASEAN+6 での各コミットメントも、自動車に対して最恵国待遇以上の減税を行う方向に進んでいる。

－自動車産業向け裾野産業が発展しておらず、自動車産業のみならず、機械技術分野全般で自動車メーカーの要求水準を満たす人材が育っていない。

－これまでの自動車産業発展政策が整合性に欠け、通常短期的なものだったことから、メーカーにとって長期計画の策定が困難となっている。

II. 方向性

ベトナム経済の中で自動車・同部品産業が重要な産業となり、国内需要の大半を満たし、世界の自動車生産ネットワークに深く参入する。

III. 2020 年までの目標

1. 2018 年以降までの製造・組み立て工場の維持および国内での価値創出。
2. 国内自動車需要の健全な成長、インフラ条件に適し、環境・社会への悪影響を避ける。
3. 自動車産業の裾野産業育成促進。
4. 製造コスト物流コストも含むと販売価格の削減。
5. ベトナムの競争上の強みにより地域と世界での製造ネットワークに統合。
6. 国際公約の厳守。

4. 戦略的課題

1. 税, コスト及び手数料に関する課題
2. 低い国内付加価値
3. 裾野産業の未発達
4. 企業ニーズを満たしていない人的資源
5. 安全性/環境/インフラ

V.行動計画

No	アクション	期限	主管機関	連携機関
A 自動車関連税, コスト及び手数料の改定				
1	【税, コスト及び手数料施策】 10年間の安定的な国内税, 手数料のロードマップにより, 自動車関連税, コスト及び手数料政策(特別消費税/登録料/付加価値税; メンテナンス費, 道路保守費, 環境保護費等)を長期的に安定させる。	2015年～	財政省	商工省, 自動車メーカー
2	【税施策】 国内生産車・輸入車に対する特別消費税課税価値を合理的なものに改定する。	2015年～	財政省	商工省, 自動車メーカー
B 国内生産および国内付加価値向上の支援				
1	【投資奨励施策】 新投資法の施行ガイドライン政令における投資優遇分野リストに自動車・同部品産業を加える。	2015年	計画投資省	商工省, 財政省
2	【国内生産支援施策】 国内市場に資するため, 輸出加工サプライヤーから部品・付属品を輸出入・輸送する際の手続きを簡素化する。	2015年～	財政省	計画投資省
3	【国内生産支援施策】 国内でまだ生産できない自動車部品・付属品に対する輸入関税を削減し, 輸入関税削減を受ける自動車部品・付属品のリストを定期的に見直す。	2015年～	財政省	商工省
4	【生産コスト削減の施策, 政策】 国内自動車生産の高コスト課題に対応するため, 適切な措置, 施策を検討し, 実施する。	2015年～	商工省	財政省, 計画投資省
C 裾野産業育成				
1	【投資奨励制度・施策】 プロジェクト評価基準を具体化し, 投資優遇策を適用するためのプロジェクトの審査・承認手続きを簡素化する。 裾野産業育成に関する政令を公布する。	2015年	商工省	計画投資省, 財政省, 自動車メーカー
2	【投資奨励制度・施策】 更なる選択と集中により, 優先的に育成する裾野産業製品リストを策定する。	2015年	商工省	財政省, 計画投資省, 自動車メーカー

	首相決定第 1483/QD-TTg 号の改定			—
3	【投資奨励制度・施策】 育成を奨励する重点機械製品リストに自動車・同部品産業を追加する。 重点機械製品育成支援制度に関する首相決定第 10/2009/QD-TTg 号を改定する。	2015 年	商工省	計画投資省，財政省
4	【投資奨励制度・施策】 ハイテク製品リストにいくつかの自動車部品・付属品を追加する。 首相決定第 49/2010/QD-TTg 号を改定する。	2015 年	科学技術省	商工省，財政省，自動車メーカー
5	【財政施策】 自動車産業の裾野産業分野における設備投資に対して低利・長期で担保要件の低い融資ができるよう，中小企業育成ファンドから一定額の資金を準備する。	2015 年	財政省	国家銀行，商工省，計画投資省
6	【裾野産業データベース】 商工省が実施するベトナム裾野産業及び機械に関するデータベースを開発し，随時アップデートするため，経済事業から資金を準備する	2015 年	商工省	VCCI，自動車メーカー
7	【裾野産業向けインフラ整備】 自動車産業の既存の産業集積を活用し，新しいプロジェクトや投資家に明確な方針を示すため，自動車産業連携クラスターの発展を検討・提案する。	2015 年～	計画投資省	商工省
8	【裾野産業向けインフラ整備】 サポートサービスの充実した日本の中小企業向け工業団地を建設する。	2015 年	計画投資省	地方省人民委員会

D	人材育成			
1	【産業人材の現状把握】 技術訓練機関（大学，短大，専門学校，職業訓練機関など）のレビュー・調査を実施する。	2015 年～	商工省	教育訓練省，労働・傷病兵・社会問題省，商工省
2	【企業と教育機関の連携強化】 企業との緊密な連携のもと，研修カリキュラムが企業ニーズに適したものとなるよう検証・改定する。 継続的研修の促進やベトナムの日本企業への研修生受け入れを支援する優遇策を検討・提案する。	2015 年～	教育訓練省，商工省	労働・傷病兵・社会問題省，自動車メーカー
3	【産業人材のレベルアップ】 自動車産業（特に部品，付属品製造）における技能認定書の発給を実施する。 外国の企業・組織の協力・支援のもと，自動車産業人材育成プログラムを策定する。	2015 年～	労働・傷病兵・社会問題省	商工省
4	【国際交流・協力の強化】 自動車メーカーの技術施設（特に保守修理分野）に対する支援を強化する。 ベトナム中小企業を支援するために，日本の専門家や中小企業診断士の派遣を推進する。	2015 年～	労働・傷病兵・社会問題省	商工省

E 安全・環境・インフラ				
1	【現状把握および優先課題策定】 自動車産業における安全・環境・インフラに関する問題を協議するため、関係者間（政府、企業、専門家、非営利団体等）のフォーラムを組織する。	2015年～	商工省	天然資源環境省、科学技術省、計画投資省、交通運輸省
2	【現状把握および優先課題策定】 自動車産業における安全・環境・インフラの問題に関する研究を実施する。	2015年～	商工省	天然資源環境省、科学技術省、計画投資省、交通運輸省

VI. 実施組織及びモニタリング

1. 商工省は以下の責任を負う。

- －行動計画を実施するための組織及び分担を実施する。;
- －行動計画を実施するにあたって関係省庁、地方省を催促し協力する窓口の役割を果たす；毎年実施状況をまとめ、指導委員会に報告する；定期的に行動計画の実施結果、効果の初期段階の評価、総合評価を行い、首相に報告する。

2. 計画投資省は以下の責任を負う

- －制度、政策及び支援活動に係る行動を有効に実施するため、政府予算を確定し、配分する；行動計画を実施するため、外国の支援金、民間セクターの資金及び他の資金を調達し調整するに当たって中心となり、財政省及び関係省庁と協力する。
- －行動計画を実施するに際し、関係省庁、地方省と協力する。

3. 財政省は以下の責任を負う

- －行動計画に担当するに際し、関係省庁、地方省と協力する。
- －計画投資省と協力し、現行規定に基づいて制度、政策及び各省における支援活動に係る行動を実施するための予算を算出し、権限のある機関に提出し、その予算を確保する。

4. 関係省庁は以下の責任を負う

- －関係省庁のそれぞれの任務に応じて、行動計画に担当する具体的な内容、任務を整備し実施するに際して、関係省庁と協力する。
- －毎年、担当する任務の実施結果、効果を評価し、商工省に送る。商工省はまとめて、指導委員会及び首相に報告する。

5. 地方省、中央直轄市の人民委員会、工業団地管理委員会は以下の責任を負う

- －地方省、中央直轄市の任務に応じて行動計画の内容、任務を整備し、実施する。
- －毎年、担当する任務、提案の実施結果、効果を評価し、商工省に送付する。商工省は、これを取りまとめ、指導委員会及び首相に報告する。

6. 行動計画実施のモニタリング

- －商工省は、自動車及び同部品産業育成行動計画の全体の実施結果をモニタリング、評価する；毎年戦略実施指導委員会及び首相に報告する責任を負う。
- －科学技術省、財政省、計画投資省、教育訓練省、労働・傷病兵・社会問題省及び関係省庁はそれぞれの機能、任務及び行動計画に担当する内容に基づいて自動車及び同部品産業育成行動計画の実施のモニタリング、結果評価の責任を負う。毎年、商工省がまとめて、戦略実施指導委員会及び首相に報告するため商工省宛てに結果報告書を送付する。
- －毎年12月15日までに、行動計画にある行動の実施を中心になる各省は商工省に実施結果を報告し、商工省はまとめて、戦略実施指導委員会及び首相に報告する。

7. 行動計画の改定

行動計画実施に際し、工業化戦略指導委員会が実体に適合するよう行動計画の改正、追加するため、商工省は報告する。